2

Die pfälzisch-elsassische Eisenbahn.



Neustadt a/H.
Gedruckt bei Ch. Trautmann.
1850.

Die pfälzisch-elsassische Eisenbahn.

Die wieder eingetretene Ordnung und, in deren Folge, die größere Thätigkeit in den Fabriken unseres Nachbarlandes haben die Frage wegen der elsassisch-bayerischen Eisenbahn wieder hervorgerufen, und wird deren Bau wahrscheinlich baldigst in Angriff genommen werden.

Da die das Elsaß bis zur Grenze der Pfalz durchschneidende Linie dieser Metallstraße ohne allen Zweck sein müßte, wenn nicht deren Fortführung bis zur pfälzischen Ludwigsbahn stattfände, und da die Rentabilität der Ersteren den Bau der Letzteren bedingt, so ist es zeitgemäß, bayerischer Seits jene Einleitungen zu treffen, welche einen alsbaldigen Bau-Angriff diesseits möglich machen.

Dazu gehört nun vor Allem die endgiltige Feststellung ihrer Richtung von der pfälzischen Ludwigsbahn bis Weißenburg, d. h. französisch Altenstadt.

Zwei verschiedene Lokal-Interessen haben auf pfälzischem Boden zwei verschiedene Richtungen aufgestellt, und zwar eine indirekte von Neustadt über Speyer, und eine direkte von Neustadt über Landau an die französische Grenze.

Die Verfasser dieses, welchen das Wohl des Allgemeinen ebensosehr am Herzen liegt, als jenes der Unternehmer, glaubten es in ihrer Pflicht, eine Vergleichung zwischen beiden Richtungen ziehen und deren Ergebnisse der Oeffentlichkeit hiermit übergeben zu müssen.

Nicht von dem Gesichtspunkte des örtlichen Wohls, sondern von jenem der Erreichung des in Aussicht gestellten Zweckes muß diese wichtige Sache betrachtet werden.

Der Zweck jeder Eisenbahn-Anlage kann natürlich und einzig nur der sein: in möglichst kurzer Zeit mit möglichst geringem Kostenaufwande die Verbringung von Personen oder Gütern zwischen zwei Orten zu bethätigen, und dadurch sowohl in Zeit als in Kostenaufwand die bis jetzt bestandene Transportweise zu überflügeln und ihr jede mögliche Concurrenz zu nehmen.

I.

Länge der beiden Linien.

Es ist eine mathematische Wahrheit, daß zwischen zwei Punkten nur die grade Linie den kürzesten Weg zeigt; deßhalb wäre hier demnach vor Allem zu beweisen, welcher von beiden der ebenbezeichneten Wege der kürzeste und natürlichste, sohin der beste sei.

Zur besseren Versinnlichung hat man dem Gegenwärtigen ein kleines Plänchen angefügt, woraus auf den ersten Blick erhellt, daß die Linie von Neustadt über Landau eine viel kürzere ist, als jene von Neustadt über Speyer.

Die direkte Strecke von Neustadt über Landau bis zur französischen Grenze hat eine Länge von 45,000 Metern oder ungefähr . . . . 11 Stunden.

Dagegen jene (indirekte) von Neustadt über Speyer

1) auf der dem Betriebe bereits übergebenen Ludwigsbahn
   a. und zwar von Neustadt bis Schifferstadt . . . . . . 4 Stunden,
   b. auf der Zweigbahn von Schifferstadt nach Speyer . . . 2 "
2) endlich von Speyer nach der französischen Grenze, mit möglich geringstem Umwege . . . . . 14 "

sohin im Ganzen . . . . 20 Stunden,

also 9 Wegstunden mehr als die direkte Linie.

Von diesen 20 Stunden sind die Strecken bis Schifferstadt und Speyer bereits fertig und in Betrieb. Es müßten sohin, sollte die pfälzisch-elsasser Bahn über Speyer sich wenden, noch 14 Stunden, demnach noch eine 3 Stunden längere Strecke erbaut werden, als wenn der natur- und satzgemäße Weg über Landau eingehalten würde.*)

II.

Baukosten.

Eine Berechnung der Kosten, welche der direkte Bahnzug (Neustadt-Landau) bis zur Grenze veranlassen könnte, ergibt (einschließlich des Bodenankaufs und aller Bauten, so daß solche dem Betriebe übergeben werden könnte) eine runde Summe von fl. 2.452,000

Dieser Kostenbetrag ist kein muthmaßlicher, in annährenden Verhältnissen zusammengesetzter; Nein! er ist das Ergebniß einer technischen Aufnahme. — Der Beweis seiner Richtigkeit kann gewiß am besten darin gefunden werden, daß ein in jedem Betrachte Sicherheit bietender Bauunternehmer, welcher seine technische Tüchtigkeit schon in Ausführung großartiger Bauten bewiesen hat, erböthig ist, den ganzen Straßenzug von Neustadt bis Altenstadt um die veranschlagte Summe kunstgerecht auszuführen! — Hiedurch fällt jeder Einwand weg, als könnten spätere Nacharbeiten die primitiv veranschlagte Summe stark erhöhen oder gar verdoppeln.

Ganz anders verhält es sich aber mit der Strecke über Speyer.

Der § 22 der Statuten der Speyerer Gesellschaft nimmt „die erforderliche Summe zum Baue der Eisenbahn sowohl als auch der zum Betriebe nöthigen Ausstattung und ersten Einrichtung zu 2,500,000 Gulden vorläufig an.“

Jedermann weiß aber, wie es mit dergleichen „vorläufigen“

---

*) Zu bemerken ist, daß von Ludwigshafen über Schifferstadt und Speyer nach Altenstadt ungefähr 19 Stunden; von Ludwigshafen über Neustadt und Landau nach Altenstadt nur circa 18½ Stunden Entfernung ist.

Aufnahmen gemeint ist, und hat uns (neben fast sämmtlichen deutschen Bahnbauten, bei welch allen die Voranschläge oft unverhältnißmäßig überschritten wurden,) die pfälzische Ludwigsbahn (Ludwigshafen-Berbach) hiezu ein Beleg geliefert. Denn der analoge § 22 der Statuten für diese Bahn nimmt die zum Bau und Betriebe erforderliche Summe ebenfalls „vorläufig" nur zu fl. 5,500,000 an, während man allgemein weiß, daß dazu fl. 10,500,000 gebraucht wurden.

In gleichem Verhältnisse könnte sich auch die Summe der Speyerer Zuglinie erhöhen, wie wir weiter unten zeigen werden.

Es dürfte interessant sein, etwas näher in die Einzelheiten des Voranschlags beider Richtungen einzugehen.

Wie oben gezeigt, hat die bereits geschehene Flächenaufnahme von Neustadt nach Altenstadt eine Länge von 45,000 Metern oder ungefähr 11 Stunden geliefert.

Da die noch unbestimmte Richtung von Speyer nach Altenstadt eine technische definitive Aufnahme noch nicht gestattete, so muß man einen verhältnißmäßigen Ansatz hier in Anschlag bringen und sagen, daß, wenn 11 Stunden Länge eine Basis von 41,200 □Ruthen auf der direkten Linie in Anspruch nehmen, so bedarf eine Länge von 14 Stunden, auf der indirekten Bahn, eine Grundfläche von 52,400 □Ruthen.

Wenn nun auch nicht geläugnet werden will, daß der Grund und Boden am Gebirge (auf der direkten Linie von Neustadt über Landau nach Altenstadt) höher im Preise steht, als jener der indirekten (über Speier), so wird sich dieser Preis-Unterschied durch den Mehrbedarf an Grundfläche, welche eine um $^3/_{11}$ längere Strecke in Anspruch nimmt, kompensiren, und beide Positionen sich somit gleichstellen. Deßohngeachtet nehmen wir den Ankaufspreis des Grund und Bodens auf der indirekten Linie nur zu 7 fl. 30 kr., auf der direkten aber noch einmal so hoch, also zu 15 fl. per □Ruthe an.*)

---

*) Nach dem Rechenschaftsberichte für die Ludwigsbahn hat die Ruthe Ackerland einen durchschnittlichen Ankaufspreis

im Landkommissariate Neustadt von	. . . .	9 fl. 41 kr.
„ „ Speyer „	. . . .	7 „ 54 „

Dagegen aber werden die Baumaterialen, als Steine, Kalk, Holz ꝛc., welche an jedem Theile des Gebirges zu finden sind, für die indirekte Strecke durch den kostspieligen 3—6 Stunden weiten Transport eine bedeutende Mehr-Ausgabe veranlassen.

Der Voranschlag der direkten Linie entziffert eine Summe von . . . . fl. 2,451,229

hievon sind jedoch für Ankauf des Grund und Bodens in Abzug zu bringen . . . . " 412,000

bleiben für den eigentlichen Bau . fl. 2,039,229

Diese Bau-Kosten werden sich auf der indirekten Linie vermehren um $^3/_{11}$ des Gesammtbetrags (im Verhältnisse von 11 zu 14 Stunden) also um . . . . fl. 556,155

Die Hochbauten (Bahnhöfe, Wohnungen ꝛc.) sind veranschlagt:

auf der direkten Linie zu . . . . fl. 173,493

Der Transport des Baumaterials (Steine ꝛc.) vom Gebirge auf die indirekte Linie, wird im mindesten eine Erhöhung von 75—100% veranlassen, wir nehmen jedoch nur eine Vermehrung von 10%, also um . . . . " 17,349 *)

Demnach muß die indirekte Strecke blos für ihren Bau, ohne Grund und Boden und ohne Einrichtung des Betriebs schon . . . . fl. 573,504 mehr kosten als der direkte Zug.

Eine längere Bahnstrecke erfordert überdies eine größere Anzahl von Betriebsmaterial, als: Lokomotive, Personen-, Güter- und Kohlenwägen, und ebenso im Verhältnisse steht mit der längeren Strecke auch die größere Ausgabe-Summe für Besoldung

*) Die Zahl der Brücken und Dohlen über die verschiedenen Gebirgsbächelchen, welche sich in der Ebene jedes in 5 bis 10 Arme theilen, wird auf der indirekten Bahn wenigstens sechsmal soviel kosten, als auf der direkten Linie längs des Gebirgs.

der Bediensteten, Abnutzung der Schienen und Wägen u. s. w., so wie für die Kosten des eigentlichen Betriebs, abgesehen von der bedeutenderen Steigung zwischen Speyer und der Grenze.

Der Betriebs-Apparat für die Ludwigs-Bahn ist in dem Berichte des Baudirektors, Herrn Denis, am 6. Juni 1848 veranschlagt wie folgt:

nach dem Bau-Voranschlage von 1844		fl. 940,000
hiezu die in diesem Berichte erwähnten Erhöhungen		
für Wägen	fl. 120,000	
„ Reservestücke	„ 63,630	
„ Uhren und Glocken . .	„ 9,400	
„ Möblirung der Wartsäle	„ 40,000	
„ elektrische Telegraphen .	„ 13,700	
„ Beleuchtungs-Apparat .	„ 30,000	„ 276,730
Gesammterforderniß . .		fl. 1,216,730

Man kann annehmen, daß für die anzulegende Bahnstrecke nach der französischen Grenze eine gleiche Summe wird aufgewendet werden müssen. Denn wenn auch der Transport der Kohlen nach dem Elsasse nicht so stark sein wird, als er ursprünglich von Bexbach aus abgeht, so wird das Fehlende an diesem Transport-Quantum durch die bedeutenden Güter-Quantitäten, welche von Ludwigshafen und, nach Vollendung der rheinhessischen Bahn, von Mainz kommen werden, mehr als ersetzt, und demnach eine gleiche Anzahl von Lokomotiven und Wägen erfordert werden, wie sie jetzt die Ludwigsbahn im Betriebe hat.

Diese Angabe, für die direkte Bahn, von	fl. 1,216,730
muß (im Vergleiche von 11 zu 14) für die Speyrer (indirekte) Bahn sich erhöhen um $3/11$, also um . .	„ 331,836
sohin für die indirekte Bahn sich feststellen auf	fl. 1,548,566

Es ergibt sich demnach für beide Linien folgendes Resultat:

nämlich:	für Neustadt-Landau.	für Neustadt-Speyer.
	fl.	fl.
1) Bau-Capital	2,039,229	2,039,229
2) Für den Mehrbetrag der indirekten Linie	—	573,504
3) Ankauf von Grund und Boden:		
a. auf der direkten Linie 41,200 Ruthen zu fl. 15 die □Ruthe . .	618,000	—
b. auf der indirekten Linie 52,400 Ruthen zu fl. 7 30 kr.	—	393,000
4) Fahrapparat und innere Einrichtung	1,216,730	1,216,730
5) Mehrbetrag der indirekten Linie . .	—	331,836
Zusammen . . .	3,873,959	4,554,299
die Summe der direkten Linie abgezogen mit . .		3,873,959
bleibt für die indirekte eine Mehrausgabe von . .		680,340

III.

Rentabilität.

Um die Ertragsfähigkeit oder vielmehr die Ertrags-Gewißheit, soweit dies möglich ist, festzustellen, müssen vorerst die nothwendigen und unvermeidlichen Betriebs-Ausgaben, Verzinsungsraten u. s. w. bezeichnet werden, und nehmen wir hier wieder den obenbezeichneten Bericht des Baudirektors Hrn. Denis, vom 6. Juni 1848, zur Grundlage.

Die direkte Bahn durchläuft auf ihrer Länge von 11 Stunden einen Landstrich mit einer Bevölkerungszahl von 148,000 Seelen, dagegen die indirekte auf ihrer 14 Stunden langen Strecke einen solchen von 75,000 Seelen.

Es kommen sohin auf die Längenstunde

a) auf der direkten Bahn	13,455	Seelen
b) auf der indirekten Bahn	5,357	"
demnach auf der direkten Linie mehr	8,098	Seelen

oder beinahe dreimal soviel als auf der indirekten.

Wird hier noch in Betracht gezogen, daß der Gebirgsbewohner mit seiner natürlichen Jovialität und bei seiner Wohlhabendheit sich weit weniger die Genüsse eines angenehmeren Lebens versagt als der Ackerbauer, daß er sohin die Bahn weit mehr benutzen wird als dieser, so läßt sich mit Gewißheit voraussagen, daß die Personenfrequenz auf der direkten wenigstens das Vierfache derjenigen Zahl von Reisenden betragen wird, welche die indirekte Bahn benützen. — Um sich jedoch vor dem Vorwurfe einer Parteinahme zu verwahren, wollen wir nur annehmen, daß die Frequenz der (direkten) Gebirgsbahn nur um die Hälfte stärker sein werde als jene (indirekte) der Ebene.

Nach dem ebenbezeichneten Berichte des Baudirektors, Hrn. Denis, wurden auf der damals eröffneten Strecke zwischen Neustadt, Speyer und Ludwigshafen täglich und durchschnittlich befördert . . . . 983 Personen

Diese Zahl sei nun auch für die Speyerer Bahn angenommen.

Dieselbe würde sich jedoch erhöhen auf der Gebirgsbahn um die Hälfte, also um . . . . 492 „

und für diese (direkte) eine tägliche Frequenz von 1475 Personen ergeben.

Es wird ferner angenommen, daß von obigen 983 Personen die eine Hälfte aus solchen Reisenden bestehe, welche mit den anschließenden (elsässischen oder Ludwigs-) Bahnen bereits angekommen, und der Rest aus solchen Reisenden, welche im Innern des Landes die Bahnfahrten, also nur theilweise, benutzen.

Nach Abzug dieser Hälfte, welche auf beiden Strecken eine Gleiche wäre, würden sich die obigen Zahlen auf beiden Linien so vertheilen, daß per Meile

auf der indirekten, 7 Meilen (14 Stunden) langen Strecke 70 Pers.,
„ „ direkten $5^1/_2$ „ (11 Stunden) „ „ 179 „

als blos „die Lokalfahrten benutzenden“ angesehen werden dürfen, oder mit Einschluß der von andern Bahnzügen Uebernommenen würde sich die Zahl

auf der indirekten Bahn per Meile auf 140 Personen
" " direkten " " " " 268 "
feststellen.

Nach dem mehrfach berührten Berichte (Seite 14) wurde die Bexbacher (Ludwigs-) Bahn auf ihrer vollendeten Abtheilung zwischen Neustadt, Ludwigshafen und Speyer in 209 Tagen befahren
von 205,393 Personen mit einer Brutto-Einnahme von fl. 66087.
In diesem Verhältnisse würden in einem Jahre von 365 Tagen 358,700 Personen, mit einer Einnahme von . . fl. 115,415 die Bahn benutzen.

Der Reitz der Neuheit hat wohl seinen Theil dazu beigetragen, daß bei und nach Eröffnung der Ludwigsbahn viele Fahrten unternommen wurden, welche blos eben dieses Reitzes und der Neugierde wegen statt fanden. Abgesehen nun von diesen besonderen Veranlassungen kann die Zahl der aus Bedürfniß Reisenden doch wenigstens zur Hälfte der obigen Zahl, also zu 179,350 Personen mit einem Erträgnisse von fl. 57,708 per Jahr, oder zu 491 Personen mit einer Einnahme von fl. 158 per Tag festgestellt werden.

Da nun die Ludwigsbahn, von Neustadt bis Ludwigshafen und Speyer, $5^1/_5$ Meilen lang ist, so treffen auf die Meile täglich ungefähr 95 Personen und fl. $30^1/_3$ Einnahme.

Hier oben wurde entziffert, daß täglich, nach annährendem Maßstabe, reisen könnten

auf der indirekten Linie

140 Personen. Diese würden nun auf der Länge von 7 Meilen ertragen, täglich fl. 313 oder jährlich . . . fl. 114,245; dagegen auf der $5^1/_2$ Meilen langen

direkten Bahn

268 Personen mit täglich fl. $470^2/_3$ oder jährlich . fl. 171,794 Ertrag.

Der Gütertransport wird sich theilen

a) in Kaufmannsgüter, im mindesten angenommen zu 300,000 Centnern;
b) in Steinkohlen für die industriellen Anstalten des Elsaßes.

Nach einem annähernden, aus amtlichen Quellen geschöpften Ueberschlage ist dort der jährliche Bedarf 300,000 Tonnen zu 20 Centnern, oder . . . . 6,000,000 Centner,
c) in Reisegepäck, Equipagen und Vieh, und endlich
d) namentlich auf der direkten Linie, in Landeserzeugnissen, unter welchen der Wein die bedeutendste Stelle einnimmt.

Wir wollen von den Kaufmannsgütern und Steinkohlen, welche im Innern der Pfalz selbst abgeworfen d. h. verbraucht werden, keine Erwähnung thun, obschon der Bedarf der 148,000 Seelen am Gebirge jedenfalls bedeutender und fast noch einmal so groß sein wird, als jener der 75,000 Seelen der Ebene, welche von der indirekten Bahn durchzogen wird.

Wir wollen ferner den Transport des Reisegepäckes, der Equipagen und des Viehs nicht in Anschlag bringen und selbst der, mehrere hunderttausende von Centnern betragenden Weinsendungen am Gebirge nicht gedenken und uns nur an die eigentlichen Transitgüter halten.

Diese sind unter a und b veranschlagt zu 6,300,000 Ctr. Nimmt man nun an, daß die Fracht auf der zu erbauenden Bahn der badischen Taxe gleich und zu einem Kreutzer per Meile und Centner festgestellt werde, so müßten deren Erträgnisse sein auf
der indirekten Linie zu 7 Meilen . . . . fl. 735,000
auf der direkten Linie zu 5½ Meilen. . . . . . " 577,500

Dem ist aber nicht so! Denn eine bisher noch geheim gehaltene, nachträgliche Uebereinkunft zwischen den Commissären der bayerischen und französischen Regierungen bestimmt wörtlich: "die Transitgüter, welche von Speyer nach Straßburg, und die Steinkohlen, welche von Neustadt nach Weißenburg gehen, haben nur die nach der **graden** Linie berechnete Taxe zu zahlen."*)

---

*) „Les marchandises en transit voyageant de Spire à Strasbourg et les houilles transportées de Neustadt à Wissembourg ne payeront que le parcours calculé **suivant la ligue droite.**"

(Siehe die Zeitschrift: Le démocrate du Rhin Nr. 30, vom 2. Februar 1849.)

Es würden sohin für 7 Meilen der zu bauenden Strecke von Speyer aus, welche, wie oben gezeigt, ertragen sollten fl. 735,000

und für drei Meilen, welche diese Güter auf der bereits im Betriebe befindlichen Bexbacher Haupt- und Zweigbahn von Neustadt nach Speyer reisen . . " 315,000

zusammen also fl. 1,050,000

einbringen sollten, nur die Taxe der graden Linie von Neustadt nach Weißenburg, also statt für 10 Meilen nur für 5½ bezahlt mit . . . . " 577,500

sohin zum Nachtheile der indirekten Bahn die Summe von . . . . fl. 472,500

mit Worten: Vierhundert zwei und siebenzig Tausend fünf hundert Gulden, als Verlust sich herausstellen!!!

Man erstaune über die Größe dieser Summe, welche einer halben Million nahe kommt, und sollte glauben, man hätte das Geld mit Scheffeln zu vertheilen!

Hier kann man die Frage nicht unterdrücken: Wer soll diesen Verlust tragen oder ihn der betreffenden Partei ersetzen?

Soll die Aktiengesellschaft der Ludwigsbahn (Ludwigshafen-Bexbach) auf die Transportkosten von Neustadt und von Ludwigshafen bis Speyer verzichten? —

Wir bezweifeln sehr, ob die Aktionäre hiezu geneigt sind!

Soll die neu zu errichtende Gesellschaft für die Bahn von Speyer nach Altenstadt, welche auf eine Länge von 14 Stunden herzustellen ist, und welche mit Zuzug der Bexbacher Bahn 20 Stunden Länge haben wird, die Baukosten von 14 Stunden und die Betriebskosten von 20 Stunden bestreiten und sich für das Ganze mit einer Transportentschädigung von 11 Stunden zufrieden stellen? Wir bezweifeln es ebenfalls!

Oder soll endlich die Staatskasse die Garantie gegen einen sicheren Verlust von einer halben Million übernehmen, damit die Kreisstadt Speyer sich des Triumphs erfreuen dürfe, jene Bahn an ihren Mauern vorübergeführt zu sehen?

Wir bezweifeln es nicht weniger!

Es wäre nun noch einiges über die

Betriebskosten

zu sagen und dann das Resultat beider Linien zusammenzustellen.

1. Indirekte Linie.

Wir haben gesehen, daß auf diesem Straßenzuge die Erträgnisse muthmaßlich sein können, jährlich

von Personenfrequenz	fl. 114,245
von Gütertransport für 10 Meilen Länge . . .	" 1,050,000
zusammen	fl. 1,164,245

Nach dem auf Erfahrung gegründeten, oft erwähnten Berichte des Hrn. Denis vom 6. Juni 1848 (Seite 15) belaufen sich die Betriebskosten gewöhnlich auf 50 — 55 %, auf der Ludwigsbahn aber auf 60 % (der Einnahme.)

Wir wollen hier nur den geringsten Satz zu 50 % also fl. 582,122 annehmen.

2. Direkte Linie.

Wir haben ebenfalls gesehen, daß diese Bahnlinie folgende Brutto-Einnahmen haben könnte

a) Personentransport	fl. 171,794
b) Gütertransport für 5½ Meilen	" 577,500
zusammen	fl. 749,294

hiernach würde im obigen Verhältnisse zu 50 % der Betrieb eine Ausgabe veranlassen von . . . fl. 374,647

Dazu sind noch die Zinsen der Bau- und Betriebskapitalien zu rechnen, welche

zu 4 % für die indirekte	Bahn, von	fl. 4,554,000	Capital	fl. 182,160
" " " " direkte	" "	" 3,874,000	"	" 154,960

betragen.

Zusammenstellung.

I. Indirekte Linie.

a) Einnahme.

Die muthmaßliche Einnahme ist nachgewiesen:

1. an Personenfahrtgeldern		fl. 114,245
2. an Gütern, nach der erwähnten Uebereinkunft auf die grade Linie berechnet		" 577,500
	zusammen	fl. 691,745

b) Ausgabe.

Diese beträgt:

1. an Betriebskosten	fl. 582,122
2. " Kapitalzinsen	" 182,160
	fl. 764,282

es stellt sich sohin eine Weniger-Einnahme heraus von fl. 72,537 oder mehr als $1\frac{1}{2}$ Prozent des Bau- und Betriebs-Kapitals. Es würden demnach die Aktionäre auf eine Verzinsung von höchstens $2\frac{1}{2}$ % im glücklichsten Falle zu rechnen haben!

II. Direkte Bahn.

Hiefür wurde entziffert als

a) Einnahme.

1. von Personenfahrten		fl. 171,794
2. " Gütertransport		" 577,500
	zusammen	fl. 749,294

hievon geht ab

b) Ausgabe.

1. an Betriebskosten	fl. 374,647
2. " Kapitalzinsen	" 154,960
	fl. 529,607

Es ergibt sich eine Mehr-Einnahme von . . .	fl. 219,687
Rechnet man hievon ab als jährlichen Reservefonds	" 25,987
so bleiben als zu vertheilende Dividende . . .	fl. 193,700

welche 5 % des Bau- und Betriebs-Capitals ausmachen!

Vergleichung.

Die indirekte Bahn rentirt in Allem circa . . . . $2\frac{1}{2}$ %

die direkte . . . 4 % Zinsen
5 " Dividende
$0,\frac{7}{10}$ % Reservefonds
zusammen $9\frac{7}{10}$ %

Uebertrag . .		$9\frac{7}{10}\%$	$2\frac{1}{2}\%$
werden nun von diesen beiden Resultaten in Abzug gebracht: für Steuern und unvorhergesehene Fälle	$\frac{7}{10}\%$		
Für Abnutzung der Bahn und des Materials	$1\frac{8}{10}$	$2\frac{1}{2}$	$2\frac{1}{2}$

so rentirt:
die indirekte Bahn . . . . Nichts!
die direkte Bahn aber noch immer . . . . $7\frac{1}{5}\%$

Schlußbemerkungen.

Bis jetzt ging unser Streben dahin, durch Ziffern das Wahrscheinliche zu beweisen.

Sollte auch irgend eine Position zu hoch gegriffen sein und sich das Resultat darnach ändern, so ist diese Aenderung auf beide Linien stets in dem angegebenen Verhältnisse einwirkend und wird das Resultat, wenn auch nicht in den gegebenen Ziffern, doch bestimmt in den Verhältnissen immer das eben Angeführte sein!

So weit nun von der Ertragsfähigkeit beider Linien!

Nun noch Einiges über den Zug der Bahnstrecke hinsichtlich ihrer örtlichen Umgebungen und Annehmlichkeiten.

Bekanntlich mündet die Bexbacher Bahn zu Neustadt aus, nachdem sie durch ein 8 Stunden langes romantisches Thal sich geschlängelt hat, um hinter Neustadt die Rheinebene zu betreten.

Der Reisende, welcher von Kaiserslautern bis zum 8 Stunden entfernten Neustadt 12 Tunnels durchflogen, eine große Anzahl von Wegübergängen überfahren und stets an steilen Bergabhängen hin das enge Thal durchschritten hat, indem er den letzten, 5 Minuten (320 Meter) langen Tunnel passirt, sieht mit einemmale, gleich einer Hüterin des engen Thals, die Stadt Neustadt vor sich ausgebreitet.

Bekommt nun die Metallstraße die vernunftgemäße (direkte)

Richtung über Landau, so bleibt dem Reisenden bis zur Grenze des Elsasses rechts ein Panorama, wie es sich anderswo nicht leicht mehr findet.

Steile, in den groteskesten Formen hoch anstrebende Berge, deren waldbedeckte Häupter mit Burgruinen gekrönt sind und an deren Fuß die Rebgelände, Kastanien- und Mandelhaine in Ueppigkeit und selbst der italienische Feigenbaum im Freien gedeihen, bilden den nahen Hintergrund. Die sanft ansteigenden, dicht mit Reben und dem edelsten Obste prangenden Vorhügel sind mit zahllosen, stadtähnlichen Dörfern bedeckt, deren Umfang, Reinlichkeit und ländliches Comfort auf einen hohen Grad von Wohlstand hinweisen, bewohnt von einem gebildeten, muntern und beweglichen Völkchen.

Jede kurze Wegstrecke ändert die schöne Ansicht. Schlanke Kirchthürme mit ihren glänzenden Schieferdächern streben aus den Obstbaumgruppen empor, welche die freundlichen Dörfer idillisch umgeben. Das herrliche, königliche Lustschloß Maxburg bei Neustadt, die im griechischen Style neu erbaute königliche Villa bei Edenkoben, die in einem romantischen Hochthälchen zauberisch gelegene Badeanstalt Gleisweiler, die Stadt Annweiler mit ihrer geschichtlich und architektonisch merkwürdigen Burgruine Trifels, die stattliche von hohem Berggipfel herabblickende Madenburg (jetzt Marienburg) bei Eschbach in ihrem großen Umfange, nebst den vielen kleinen Bergschlössern sind eben so viele Anziehungspunkte für den Lustwanderer, als sie entzückende Ruhepunkte sind für das schwelgende Auge!

Und diese Naturscenen wechseln in überraschenden freundlichen Veränderungen von Neustadt bis zur Grenze!

Dagegen bietet die indirekte Linie, außer der ehemaligen Reichsstadt Speyer mit ihrem ehrwürdigen Dome, nichts Sehenswerthes, und durchschneidet die Bahn von da bis an die französische Grenze eine lange nnd langweilige Ebene ohne irgend einen ergötzenden Anziehpunkt für das sehnende Auge.

Während Frankreich die Metallstraße vom Rheine gegen das Gebirge hinleitet und einen bedeutenden Umweg nicht fürchtet, weil die größere Bevölkerung eine größere Rente in Aussicht

stellt; während Hessen und Baden die ganze Bahnlänge längs des Gebirges hin zogen auf einer Strecke von beinahe 80 Stunden; während die Mainz-Wormser (Ludwigshafener) Bahn den Saum des Gebirges nicht verläßt und sogar eine sehr bedeutende und kostspielige Curve unterhalb Worms, zu Gunsten des am Gebirge liegenden Städtchens Osthofen nicht scheut; während es hergestellt ist, daß die Personenfrequenz (abgesehen von den Fremden) durch den lebenslustigen, Weinbau treibenden Gebirgsbewohner mehr als viermal so stark sein wird als jene der Ebene, und daß der Handel Neustadts und seiner fabrikthätigen Umgebung kein unbedeutender ist; während man überall Umwege machte, um dicht bevölkerte, schöne Gegenden aufzusuchen, sucht man bei uns einen großen Umweg, um — das Gegentheil zu erlangen!

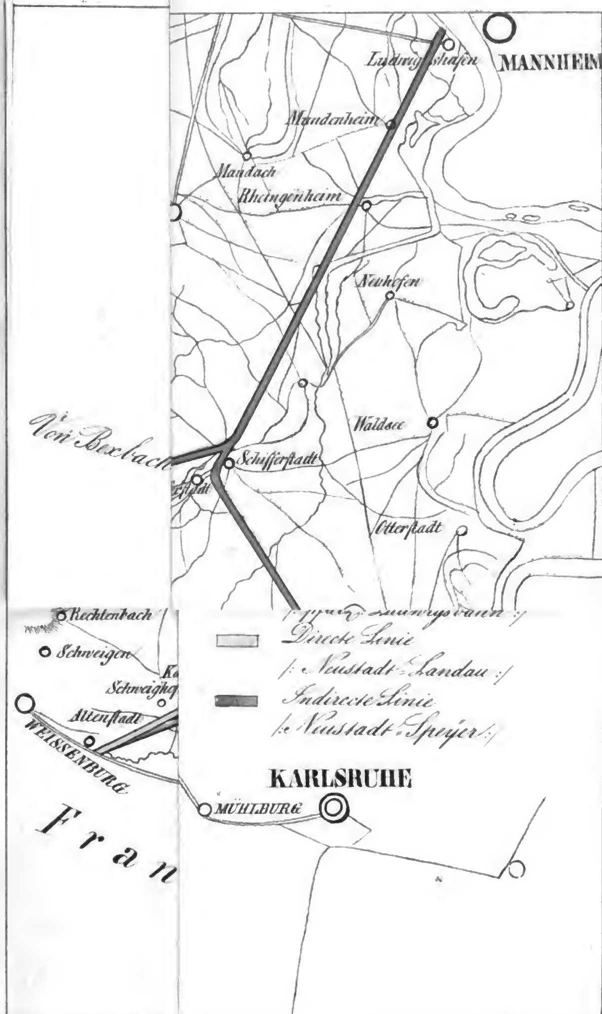
Der Departemental-Rath des Niederrheins erkannte sehr wohl den Vortheil der Bevölkerung und der Aktionäre! Ihm war es nicht genug, zwei Provinzialstädte durch eine Eisenbahnschnur zu verbinden. Er wollte, erkannte und beschloß das Beste.

Hoffentlich wird man auch auf Seiten der Pfalz die Vorzüge beider Linien erwägen, das allgemeine Interesse wahren und als Resultat das alte deutsche Sprüch- und Wahrwort bewähren:.

Der gerade Weg der Beste!

Neustadt a/H., im Januar 1850.




MANNHEIM
Ludwigshafen
Mundenheim
Maudach
Rheingönheim
Neuhofen
Waldsee
Von Bexbach
Schifferstadt
Otterstadt
Rechtenbach
Schweigen
Schweighofen
Altenstadt
WEISSENBURG
Fran
Directe Linie
(: Neustadt - Landau :)
Indirecte Linie
(: Neustadt - Speyer :)
KARLSRUHE
MÜHLBURG

